

Erneuerung Eisenbahnbrücke Kaiserstraße in Herten



Wer blickt da durch?

Die Deutsche Bahn erneuert in Zusammenarbeit mit der Stadt Herten die Eisenbahnbrücke über die Kaiserstraße in Herten. Die Brücke überführt die zweigleisige Strecke zwischen dem Bahnhof Gelsenkirchen Buer-Nord und der Abzweigstelle Blumenthal. Sie stellt damit eine wichtige Ost-West-Verbindung durch das Ruhrgebiet dar.

Ab 2023 wurden vorbereitende Maßnahmen durchgeführt, um die Brücke zu erneuern. Dazu wurden Kampfmitteluntersuchungen durchgeführt und die Baustelleneinrichtungsflächen hergerichtet. Des Weiteren wurden Kabel- und Vermessungsarbeiten verrichtet sowie das neue Bauwerk (Überbauten und flügelartige Winkelstützwände) neben den Gleisen erstellt. Während einer Sperrpause im Mai 2025 wurden Kabel über eine Hilfsbrücke geführt, um den späteren Rückbau der alten Stahlüberbauten sicherstellen zu können. Im Rahmen der Hauptarbeiten wurde die alte Eisenbahnbrücke inkl. der Oberleitungen

demontiert. Dann wurden Bohrpfähle parallel auf beiden Widerlagerachsen eingebracht und anschließend die Fundamente und Widerlager erneuert.

Stützwände per Tandemhub mit LTM 1750-9.1 und LTM 1450-8.1 montiert

Der finale Einbau der neuen Eisenbahnbrücke über der Kaiserstraße fand am 05. November

statt. Dafür mussten zunächst auf beiden Seiten insgesamt 15 vorgefertigte Winkelstützwände gesetzt werden. Diese wurden aus der „Feldfabrik“ mittels sechs-achsiger SPMTs (Self-Propelled Modular Transporter) Side by Side in den Lastaufnahmbereich des Liebherr-Großkrans LTM 1750-9.1 der Kranfirma Re-Lift (Schaeres) gerollt. An dieser Stelle wurden die Stützwände mit Einzelgewichten zwischen 80 und 118 Tonnen an Dreieckstraversen anschlagen und entweder im Einzelhub oder per Tandemhub mit einem weiteren Liebherr-Kran, dem LTM 1450-8.1 des holländischen Krandienstleisters Jenniskens, an ihre finalen Plätze eingehoben. Der LTM 1750-9.1 war mit Y-Abspannung TY



Tandemhub in Herten: LTM 1750-9.1 (Schares & Wörmann-Team) und LTM 1450-8.1 (Jenniskens).



Die Winkelstützen werden von SPMTs für den Einhub angerollt und angeschlagen.





Eine Winkelstützwand am Haken des LTM 1450-8.1 von Jenniskens.

10° Mastkonfiguration und 204 Tonnen Gegengewicht gerüstet, die Hubhöhe betrug 43,7 m bei einer Ausladung von 17,6 m und einem Lastfall von 117 t. Der große Schnelleinsatzkran LTM 1450-8.1 erreichte eine Hubhöhe von 47,8 m und war mit 134 Tonnen Ballast gerüstet.

Brückenmanöver mit 42 Achslinien und vier Hubanlagen

Um die 950 Tonnen wiegende Brücke in einem Stück an ihren endgültigen Ort zu manövrieren, kamen 42 Achslinien (3x14) in geschlossenem Verband mit vier hydraulischen Hubanlagen vom Typ Enerpac JS 250 zum Einsatz. Die Last wurde so an die Kammer herangefahren und dort mittels der Hubanlagen um ca. 3,5 Meter angehoben und gedreht, um die Stützflügel zu überfahren. Dann erfolgte die genaue Positionierung in x- und y-Richtung, bevor die Brücke mittels der Hubanlagen verti-



LTM 1750-9.1 von Re-Lift (Schares & Wörmann-Team).

kal abgesenkt werden konnte, um exakt auf den Widerlagern zum Liegen zu kommen. Abschließend werden die Oberleitungen neu errichtet

und die Kabelhilfsbrücke demontiert. Voraussichtlich Ende 2025 kann die Inbetriebnahme der neuen Eisenbahnbrücke erfolgen.



Tandemhub, gut erkennbar die Y-Abspannung am LTM 1750-9.1.



4 Hubanlagen auf 3x14 Achslinien manövrieren die Bahnbrücke.